|  |
| --- |
| **MINISTERSTWO RODZINY, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ** |
| BIURO PEŁNOMOCNIKA RZĄDU DO SPRAW OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH  *ul. Nowogrodzka 1/3/5, 00-513 Warszawa, tel. +48 22 461 60 00, fax +48 22 461 60 02*  *www.gov.pl/rodzina; www.niepelnosprawni.gov.pl; e-mail: sekretariat.bon@mrpips.gov.pl* |

BON.V.5242.5.2020.AJ

**Protokół z dwudziestego piątego posiedzenia Zespołu do spraw wykonywania postanowień**

**Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, które odbyło się 30 września 2020 r.**

**w budynku Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej**

**w Warszawie przy ul. Żurawiej 4a oraz za pośrednictwem środków komunikacji na odległość**

Posiedzenie dwudziestego piątego posiedzenia Zespołu do spraw wykonywania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, które odbyło się 30 września 2020 r., poświęcone było wdrażaniu Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych w obszarze dostępności infrastrukturalnej.

Posiedzenie, w imieniu Przewodniczącego Zespołu – Pana Pawła Wdówika, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej a zarazem Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych, otworzyła Pani Małgorzata Paprota – Dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych. Pani Dyrektor rozpoczęła od przywitania członków Zespołu oraz poinformowania o przyjęciu nowej podstawy prawnej do funkcjonowania Zespołu – Zarządzenia nr 23 z dnia 11 sierpnia 2020 r. Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w sprawie powołania Zespołu do spraw wykonywania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, które zastąpiło wcześniejsze zarządzenie nr 26 z 2013 roku. Pani Dyrektor przekazała informację o przekazaniu powołań drogą pocztową oraz przedstawiła porządek obrad.

Spotkanie zostało przygotowane z szerokim udziałem ekspertów przy dużym zaangażowaniu członków Zespołu z ramienia Ministerstwa Infrastruktury - Pana Michała Sułkowskiego (Dyrektora Departamentu Kontroli) oraz Pani Olgi Kucińskiej (Naczelnika w Wydziale Analiz, Skarg i Wniosków Departamentu Kontroli). W porządku obrad zostały uwzględnione następujące tematy:

1. dostępności autobusów przewoźników publicznych i prywatnych;
2. dostępności podjazdów na dworcach/peronach kolejowych dla osób ze szczególnymi potrzebami;
3. standardów projektowania przejść dla pieszych i dróg dla pieszych.

**Ad. 1. Dostępność autobusów przewoźników publicznych i prywatnych**

Pierwszy temat rozpoczął się od wypowiedzi Pani Beaty Stasiak-Cieślak - Pełnomocnika Dyrektora ds. Osób Niepełnosprawnych Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych Instytut Transportu Samochodowego[[1]](#footnote-1). Pani Stasiak-Cieślak rozpoczęła od zaznaczenia, że ogólna sytuacja dostępności autobusów jest dobra. Przywołała rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE z 2011 roku dotyczące **praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym[[2]](#footnote-2)** wraz z zawartą w nim definicją osoby niepełnosprawnej[[3]](#footnote-3). Jednak prawa pasażerów dotyczą nie tylko osób niepełnosprawnych, ale także osób ze szczególnymi potrzebami a w zasadzie wszystkich pasażerów. Z tych względów ważne jest przywołanie standardów uniwersalnego projektowania. Nie można jednak zapominać, że poprawa sytuacji w transporcie autobusowym jest procesem wieloletnim i kosztownym.

Zmiany, które zostały już wprowadzone znajdują się m.in. w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym[[4]](#footnote-4). Ogólny kierunek zawarty jest w art. 15 ust. 1 pkt 1[[5]](#footnote-5) (Rozdział 3 - Organizowanie publicznego transportu zbiorowego) tej ustawy. Należy dążyć do rozszerzenia tych zapisów oraz przyjęcia odpowiednich rozporządzeń regulujących kwestie od strony organizatorów i operatorów transportu zbiorowego.

Co do autobusów publicznych, to w dużych miastach transport publiczny oraz kierunek jego rozwoju jest dobry. Można m.in. wskazać na przeprowadzane szkolenia dla kierowców. Np. Tramwaje Warszawskie wprowadziły cały sztab odpowiednich osób, w tym psychologów transportu, które dbają o właściwe standardy szkoleń dla swojego personelu pokładowego. W dużych miastach dostęp do publicznego i prywatnego jest dobry, choć do prywatnego z pewnymi zastrzeżeniami. Jednak poza dużymi miastami, w przypadku przewozów gminnych i powiatowych należy wskazać, że im dalej od dużych ośrodków miejskich, tym sytuacja jest gorsza.

Należy też zwrócić uwagę na raporty z kontroli przeprowadzanych przez NIK[[6]](#footnote-6), które pokazują działania w transporcie publicznym. Na pozytywne wyróżnienie zasługuje Rzeszów (np. ilość autobusów niskopodłogowych wzrosła z 94 do 1508 pojazdów), a także Włocławek, Suwałki i Legnica. Podjęto wiele działań, by można było korzystać z autobusów niskopodłogowych oraz przeprowadzić szkolenie personelu transportu publicznego[[7]](#footnote-7). Szkolenia przyczynią się do większej społecznej świadomości potrzeb środowiska osób z niepełnosprawnościami.

Kontrola NIK wykazała istotne bariery w zapewnieniu osobom niepełnosprawnym możliwości korzystania z komunikacji miejskiej. Tylko w trzech z 10 skontrolowanych miast wszystkie kursy komunikacji miejskiej odbywały się pojazdami niskopodłogowymi i niskowejściowymi. W pozostałych siedmiu miastach autobusy niskopodłogowe obsługiwały od 47% do 97% kursów. W pięciu miastach stwierdzono przypadki braku oznaczenia w rozkładach jazdy kursów, które wykonywane są przez pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Ponadto tylko w Wałbrzychu wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej były wyposażone w zewnętrzne i wewnętrzne systemy przekazujące i wyświetlające informacje m.in. o trasie przejazdu czy o najbliższym przystanku. W pozostałych miastach odsetek autobusów wyposażonych w systemy zewnętrznej informacji głosowej wynosił od 83% w Rzeszowie do 0% w Suwałkach, Przemyślu i Szczecinie. Brak systemów wewnętrznej informacji głosowej, niezbędnej osobom niewidomym i słabowidzącym, stwierdzono natomiast w siedmiu skontrolowanych miastach. Według danych na 30 czerwca 2015 r. brak wewnętrznej informacji wizualnej, wykorzystywanej przez osoby niesłyszące i niedosłyszące, stwierdzono w pięciu miastach - nie posiadało jej od 100% (w Przemyślu) do 9% (w Suwałkach) autobusów komunikacji miejskiej. Stwierdzono brak albo niewłaściwe stosowanie udogodnień dla osób niepełnosprawnych na przystankach komunikacyjnych. Na przykład: pasy żółtych płytek ryflowanych pełniących rolę ostrzegawczą dla osób niewidomych i słabowidzących skierowano w miejsca niebezpieczne (np. w Bydgoszczy - bezpośrednio w torowisko), na terenie tego samego miasta stosowano różny układ płytek ostrzegających, co ograniczało ułatwiającą funkcję tych elementów (Białystok i Włocławek), część rozkładów jazdy zawieszono za wysoko i osoby poruszające się na wózku inwalidzkim nie mogły ich odczytać. Przypadki takie stwierdzono w czterech miastach: w Białymstoku, Bydgoszczy, Wałbrzychu i Włocławku.

Negatywnie oceniono fakt, że tylko dwóch operatorów publicznego transportu zbiorowego przeprowadziło dla pracowników kompleksowe szkolenie uświadamiające problemy osób niepełnosprawnych. Zwrócono uwagę, że występowanie barier w dostępie osób niepełnosprawnych do komunikacji publicznej stanowi przejaw dyskryminacji.

Ponadto, w 2018 roku NIK dokonał analizy dostępności przestrzeni publicznej dla osób starszych i osób niepełnosprawnych[[8]](#footnote-8). Kontrola objęła 24 gminy oraz 94 obiekty. 39% przetargów nie zawierało wymogów dotyczących dostępności. Zwracano też uwagę na brak procedur i metod ewakuacji osób z niepełnosprawnościami. Widać zależność między aktywnością organizacji pozarządowych a podejmowanymi działaniami w celu likwidacji barier oraz większej dostępności.

Na koniec Pani Beata Stasiak-Cieślak zwróciła uwagę, że należałoby już zacząć zmieniać zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ewentualnie podjąć pracę na rozporządzeniami szczegółowymi w tym zakresie skierowanymi do organizatorów i operatorów transportu. Przy zmianach będzie potrzeba czasu na modernizację taboru.

Następnie rozpoczęła się dyskusja.

Pan Adam Pietrasiewicz (Ministerstwo Cyfryzacji) wskazał na obniżenie dostępności tramwajów warszawskich – najnowsze tramwaje mają platformy do wsiadania na wózkach wyciągane ręcznie, które mają tendencje do blokowania się (starsze modele platformy wychodzą automatycznie).

Pan Przemysław Herman (Zastępca Dyrektora Departamentu Europejskiego Funduszu Społecznego Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej) przekazał, że MFiPR wraz z Ministerstwem Infrastruktury przygotowuje zlecenie ekspertyzy, która wskazałaby jakie warunki techniczne powinny być spełniane w autobusach, tramwajach, trolejbusach, zarówno w transporcie miejskim, jak i międzymiastowym. Obok wątku finansowego, ekspertyza powinna wskazywać jakiego rodzaju rozwiązania należy stosować, aby były one w pełni dostępne dla pasażerów o różnych potrzebach. Ponadto wskazał na konieczność stosowania odpowiednich mechanizmów na szerszą skalę, ponieważ zmiany systemowe zachęcające do tego, aby transport publiczny był dostępny. Jedną z inicjatyw, które promują wybranie dostępności dla osób niepełnosprawnych jest np. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej[[9]](#footnote-9).

Pan Jarosław Bogucki (Fundacja Integracja) wskazał, że dostępność transportu w dużych miastach zmierza w dobrym kierunku, choć brakuje np. wytycznych co do biletomatów (m.in. odnośnie dostępności dla osób o niskim wzroście lub poruszających się na wózkach). Ponadto należy dalej polepszać dostępność transportu dalekobieżnego, transportu w mniejszych miejscowościach oraz transportu specjalistycznego (który nie jest dostępny m.in. ze względu na czas oczekiwania, brak odpowiedniego dostosowania warunków do przewozu osób niepełnosprawnych). Wspomniał też o konieczności dopracowywania informacji pasażerskiej dla osób niewidomych czy głuchych.

Pani Kajetana Maciejska-Roczan (Polski Związek Głuchych) podniosła kwestię odpowiedniego szkolenia kierowców transportu publicznego w zakresie nagłego przyśpieszania bądź hamowania pojazdów.

Pan Dyrektor Michał Sułkowski wskazał na art. 9 oraz art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, które dotyczą dostępności oraz mobilności. Odniósł się także do projektu Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami[[10]](#footnote-10), zgodnie z którym Ministerstwo Infrastruktury ma koordynować 2 działania wpisujące się w priorytet Strategii „ Dostępność”: ”Zwiększenie dostępności transportu osób z niepełnosprawnościami realizowanego ze środków publicznych” oraz „Kompleksowe wsparcie indywidualnej mobilności osób z niepełnosprawnościami”, a także ma uczestniczyć we wdrażaniu działania „Wdrożenie uniwersalnego projektowania i jednolitych standardów dostępności obiektów przestrzeni publicznej”. Podkreślił, że wymienione działania są także realizowane w ramach Programu Dostępność Plus[[11]](#footnote-11). Odnosząc się do ekspertyzy, o której wspomniał Pan Dyrektor Przemysław Herman, Pan Dyrektor Michał Sułkowski wskazał, że jest ona realizowana w ramach działania 6: „Dostępny transport publiczny” Programu Dostępność Plus. Dodał także, że zgodnie z art. 25 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych przewoźnik, wnioskując o środki z Funduszu, musi wykazać między innymi, że transport będzie dostępny dla osób  
z niepełnosprawnościami.

Przy okazji analizy przepisów prawa w związku z wykonywaniem ustawy o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, Ministerstwo Infrastruktury analizowało zagadnienie dostępności dworców autobusowych posługując się rekomendacjami wypracowanymi  
w ramach realizacji projektu „Wdrażanie Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych – wspólna sprawa”[[12]](#footnote-12). Obecnie w przepisach ustawy o transporcie drogowym[[13]](#footnote-13) jest wskazane kryterium zobowiązujące miasta powyżej 50 tys. mieszkańców, które posiadają dworce autobusowe, z których jest odprawianych ponad 500tys. pasażerów rocznie, do dostosowywania tych dworców do potrzeb osób z szczególnymi potrzebami. Trwają analizy pod względem finansowym oraz organizacyjnym możliwości zniesienia lub ograniczenia tego kryterium.

Dyrektor Michał Sułkowski, odnosząc się do tematu urządzeń transportu osobistego i planowanych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym[[14]](#footnote-14), wyraził gotowość do podjęcia go  
w terminie późniejszym. W dniu posiedzenia Zespołu ds. wykonywania postanowień Konwencji  
o prawach osób niepełnosprawnych miało miejsce także spotkanie Komisji Wspólnej Rządu  
i Samorządu Terytorialnego w sprawie zmiany powyższych przepisów.

Pan Profesor Marek Wysocki (Centrum Projektowania Uniwersalnego), odnosząc się do transportu na przedmieściach miast, poruszył temat transportu na żądanie tzn. poprzez możliwość zmiany trasy autobusu z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, osób starszych[[15]](#footnote-15)

Pan Aleksander Waszkielewicz (Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego) podniósł, że ustawa o dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami odnosi się do 3 rodzajów dostępności (architektonicznej, cyfrowej oraz komunikacyjnej) i zaproponował jak najszybsze poszerzenie zakresu ustawy o dostępność transportową. Ponadto, przekazał postulat Pana Krzysztofa Kotyniewicza (Polski Związek Głuchych) o standaryzację dostosowania peronów i pociągów (a także platform i wind), aby były jednolite, a nie na różnych stacjach odmienne.

Pan Adam Zawisny (Polskie Stowarzyszenie na rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelektualną) podniósł kwestię rozpowszechnienia w Polsce tzw. rozwiązania „changing places” (wdrażanego w Wielkiej Brytanii, Irlandii) - miejsc do przebrania, które działają w formie rozszerzonej toalety, w której jest możliwość, aby osoba tego potrzebująca, szczególnie osoba z niepełnosprawnością sprzężoną, mogła przebrać się, i skierował prośbę do Ministerstwa Infrastruktury o rozpatrzenie wprowadzenia takiego rozwiązania[[16]](#footnote-16).

Pani Małgorzata Radziszewska (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych) wspomniała, że PFRON realizuje projekt transportu indywidualnego „Door to door”[[17]](#footnote-17) i jest obecnie na etapie oceny wniosków, środki do wykorzystania w ramach projektu wynoszą 45 mln. złotych.

Pan Dyrektor Przemysław Herman wskazał, że Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej jako gospodarz ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami jest otwarte na możliwości zmian. Jeśli miałoby dojść do podjęcia tematu wprowadzenia zmian odnośnie transportu publicznego, to wskazał, że najpierw należałoby wypracować rozwiązanie przez ekspertów, przykładowo na forum Zespołu ds. wykonywania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych albo Rady Dostępności.

Pani Justyna Kucińska (Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego) odniosła się do kwestii transportu specjalistycznego w Warszawie, zwracając uwagę, że ten transport przez wiele lat był dostosowany głównie do osób z niepełnosprawnością ruchu. Miasto wyłoniło jedną z korporacji taksówkarskich do obsługi transportu dla osób z każdym rodzajem niepełnosprawności i to rozwiązanie działa bardzo dobrze.

Pani Beata Stasiak-Cieślak na koniec odniosła się jeszcze do transportu dalekobieżnego. Podała przykład firmy, która w całości ma nowy tabor, a 40% autobusów dalekobieżnych jest dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zgodnie z przepisem unijnym, który wszedł z życie z początkiem roku – wprowadzono obowiązek zapewnienia w autobusie dalekobieżnym 2 miejsc dostosowanych. Z kolei jest jeden przewoźnik w kraju, który ma tylko 2 autobusy dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

**Ad.2. Dostępność podjazdów na dworcach/peronach kolejowych dla osób ze szczególnymi potrzebami**

Kolejny temat rozpoczął się od przedstawienia prezentacji przez Pana Szymona Grygiela – Naczelnika Wydziału Spraw Międzynarodowych i Dokumentów Systemowych Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury pt. „Dostępność pojazdów na dworcach/peronach kolejowych dla osób ze szczególnymi potrzebami” poszerzoną o zagadnienia dotyczące ogółu działań podejmowanych na rzecz osób niepełnosprawnych przez polskie spółki kolejowe.

Wśród źródeł prawa powszechnie obowiązującego punktem wyjścia dla standardów dla osób z niepełnosprawnościami, wyznaczających pracę spółek kolejowych, jest przede wszystkim Konwencja [ONZ] o prawach osób niepełnosprawnych[[18]](#footnote-18), rozporządzenie Komisji (UE) w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się[[19]](#footnote-19) oraz ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami[[20]](#footnote-20). Ponadto spółki kolejowe kierują się w swoich działaniach wewnętrznymi wytycznymi PKP S.A. z 2015 r. w zakresie zapewnienia dostępności dla realizowanych przedsięwzięć (Katalog Dobrych Praktyk); jednolitymi standardami audytu dostępności dla całych procesów inwestycji, począwszy od koncepcji wstępnych, aż po odbiory zakończonych inwestycji, z 2017r. Dodatkowo należy wskazać, że PKP S.A. prowadzi spotkania z lokalnymi społecznościami, których celem jest przygotowywanie inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem obowiązków w zakresie dostępności.

Co do działań mających na celu zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami dostępu do infrastruktury pasażerskiej, to należy wskazać że montowanie pochylni jest tylko jednym z rozwiązań zapewniających dostępność .

Spółki kolejowe pozostają ze sobą w stałym kontakcie, tworzą wspólną procedurę organizacji i realizacji asysty dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej sprawności ruchowej (PKP S.A., PKP Intercity). Co więcej, PKP S.A., PKP Intercity i PKP PLK utworzyły Centrum Wsparcia Klienta, które koordynuje na 58 stacjach pasażerskich udzielanie całodobowej pomocy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej mobilności przez pracowników ochrony dworca.

Pochylnie są podstawowym rozwiązaniem wykorzystywanym na dworcach w celu zwiększenia dostępności dla osób niepełnosprawnych. Jeżeli montowanie pochylni jest niemożliwe, stosuje się montowanie urządzeń dźwigowych. Wytyczne architektoniczne PKP PKL dla obiektów obsługi podróżnych zawierają m.in. szczegółowo wymienione wymagania §14, które muszą spełniać pochylnie, a także inne uwagi natury ogólnej.

Wśród statystyk dotyczących działań mających na celu zwiększenie dostępności dworców kolejowych należy wymienić m.in., że na około 975 stacjach pasażerskich zbudowano pochylnie/podjazdy prowadzące na perony. Aktualne informacje o dostępności infrastruktury pasażerskiej dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się można znaleźć na stronie [www.plk-sa.pl/niepelnosprawni/](http://www.plk-sa.pl/niepelnosprawni/) oraz [www.portal.pasazera.pl](http://www.portal.pasazera.pl).

Do dalszej części posiedzenia Zespołu dołączył Pan Minister Paweł Wdówik.

Następnie rozpoczęła się dyskusja.

Pan Adam Pietrasiewicz pochwalił zaprezentowane rozwiązania infrastrukturalne, jednak wskazał na praktyczne problemy, które napotykają zwłaszcza osoby z niepełnosprawnościami w sytuacjach dość częstych awarii wind. Zapytał, czy jest możliwość, aby w sytuacji gdy wiadomo, że osoba niepełnosprawna wysiada na konkretnej stacji, pociąg był przekierowywany na peron (jeśli taki jest), z którego osoba niepełnosprawna, w szczególności poruszająca się na wózku, mogłaby bezpośrednio opuścić teren dworca.

Pan Marek Wysocki, odnosząc się do rozmów podejmowanych w ramach Centrum Unijnych Projektów Transportowych[[21]](#footnote-21), wskazał kilka kwestii do poruszenia. Po pierwsze problem, który wynika ze styku połączenia pojazd – peron: obecnie są 3 wysokości peronów. Zaproponował, aby w ekspertyzie planowanej przez MI i MFiPR wykorzystać wniosek, że należy dążyć do wypracowania standardów obsługi – aby szczelina i wysokość zniknęły, żeby nie trzeba było tworzyć specjalnych platform (w praktyce kolejarze często ich nie uruchamiają z obawy przed zniszczeniem tych urządzeń). Po drugie, zwrócił uwagę problem ewakuacji z peronu, gdy np. winda jest nieczynna i potrzebę podania w czasie rzeczywistym informacji o awarii windy/podnośnika przyschodowego pasażerów w pociągu. Z każdego peronu powinna być zapewniona możliwość natychmiastowej ewakuacji. Brakuje zintegrowania przepisów standardów miejskich i kolejowych.

Pan Aleksander Waszkielewicz zapytał czy w ramach przygotowania się do sporządzenia raportu dotyczącego dostępności budynków[[22]](#footnote-22) można uwzględnić także dostępność dworców. Zaproponował także tworzenie planów poprawy dostępności odnośnie elementów, które nie są budynkami, aby mieć perspektywę kiedy infrastruktura dworcowa będzie w pełni dostępna. Ponadto zgłosił pomysł utworzenia aplikacji do informowania o szczególnych potrzebach (bez konieczności wyszukiwania każdorazowo informacji).

Pani Justyna Kucińska zgłosiła uwagę przekazywaną przez osoby niewidome odnośnie utrudnień w przewozie tandemów w związku ze zmianą regulaminu spółki kolejowej Intercity. Osoby z niepełnosprawnościami powinny mieć możliwość przewożenia ze sobą swojego sprzętu, który służy do rehabilitacji lub aktywności społecznej. Pani Małgorzata Paprota potwierdziła, że do Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych również trafiały informacje dotyczące zakazu przewozu tandemów. Przekazała odpowiedź Urzędu Transportu Kolejowego, który wskazał że w związku ze zmianą przepisu organizatorem przewozów jest ministerstwo właściwe ds. infrastruktury i to ono mogłoby dokonać zmiany przepisów.

**Ad. 3. Standardy projektowania przejść dla pieszych i dróg dla pieszych**

Do ostatniego tematu, dotyczącego standardów projektowania przejść dla pieszych, wprowadził Pan Grzegorz Kuczaj, Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, przedstawiając prezentację pt. „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych”, poruszającą temat przejść dla pieszych w szerszym kontekście infrastruktury dla pieszych.

Departament Dróg Publicznych odpowiada za przepisy techniczno-budowlane dotyczące dróg publicznych. Obecnie funkcjonujące przepisy rozporządzenia[[23]](#footnote-23) z 1999 roku bazują na wiedzy technicznej z lat 70-tych i 80-tych i były kilkukrotnie nowelizowane. Rozporządzenie straci moc w 2022 roku w związku z wejściem w życie odpowiednich przepisów ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami[[24]](#footnote-24). Przy okazji wydania nowego rozporządzenia, zawierającego przepisy techniczno-budowlane, planowana jest zmiana systemu wymagań technicznych w drogownictwie: dotychczas minister właściwy ds. transportu w formie przepisów prawa narzucał wymagania projektantom, zarządcom dróg i wykonawcom, natomiast teraz punktem wyjścia będzie najlepsza wiedza zebrana od praktyków w zakresie projektowania, realizacji i utrzymania dróg publicznych. Ta wiedza zostanie przekazana do ministra, który zdecyduje, czy chce rekomendować przedstawione rozwiązania – jeśli tak, to zostaną one przedstawione jako rekomendowane wytyczne. Tym samym rozwiązania nie będą narzucane i nakazywane odgórnie, ale pewne rozwiązania będę proponowane wraz z przykładami najlepszych praktyk do stosowania. Oznacza to, że system będzie opierał się na przepisach prawa (ustawy – Prawo budowlane oraz rozporządzenia zawierającego przepisy techniczno-budowlane), których stosowanie jest obligatoryjne oraz na wiedzy technicznej,  
a w niej na rekomendowanych wytycznych, której stosowane jest fakultatywne. Obecnie ministerstwo jest na etapie konsultowania przygotowanych wzorców i standardów będących trzecim (obok Polskich Norm oraz wiedzy i doświadczeń osób pełniących samodzielne funkcje w budownictwie) brakującym dotychczas filarem wiedzy technicznej.

Nowe rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowalnych dotyczących dróg będzie znacznie mniej obszerne i węższe, a wymagania techniczne będą miały charakter funkcjonalny. Tzn. np. rozporządzenie nie będzie wskazywało dokładnych parametrów technicznych jakie powinien spełniać chodnik, ale będzie powiedziane, że chodnik powinien zapewniać możliwość bezpiecznego poruszania się wszystkim osobom. Natomiast w wytycznych będą określone konkretne wymagania  
w zależności od uwarunkowań.

W projekcie tego rozporządzenia, w odniesieniu do osób z niepełnosprawnościami, wprowadzono m.in. pojęcie osoby z niepełnosprawnościami (zawężone celowo na potrzeby związane z projektowaniem infrastruktury drogowej). Ponadto zostały zaproponowane podstawowe zasady projektowania infrastrukturalnego w odniesieniu do osób z niepełnosprawnościami, w tym wpisania pojęcia projektowania uniwersalnego. Określone zostały także niezbędne wymagania szczegółowe dotyczących np. koloru elementów systemu informacji fakturowej.

Planowane jest wprowadzenie dokumentu zawierającego wymagania projektowania infrastruktury dla pieszych o charakterze ogólnokrajowym, uwzględniającym jednolite standardy. W ramach opracowywania wytycznych projektowania infrastruktury dla pieszych powstały cztery zeszyty: „Cześć 1: Planowanie tras dla pieszych”; „Część 2: Projektowanie dróg dla pieszych”; „Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych” oraz „Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych”, które przygotował zespół autorski pod przewodnictwem dr hab. inż. Kazimierza Jamroza, prof. PG[[25]](#footnote-25). Zaproponowane rozwiązania są analizowane przez Ministerstwo Infrastruktury.

W zeszycie dotyczącym planowania tras dla pieszych zaproponowano określenie podejścia projektowania trasy dla pieszych – kompleksowego (a nie fragmentarycznego) ujęcia infrastruktury dla pieszych, tworzenia sieci tras dla pieszych. W ramach tego zeszytu poruszano kwestie odnoszące się m.in. do ogólnych warunków kształtowania infrastruktury tras dla pieszych oraz jakie dane o ruchu są potrzebne do planowania i projektowania infrastruktury dla pieszych (zróżnicowanie potrzeb osób korzystających z infrastruktury). Zaproponowano także wprowadzenie pojęcia „trasa dla pieszych z niepełnosprawnościami” jako „nałożenie” ich na sieć tras dla pieszych w miejscach, w których występuje szczególne natężenie osób z niepełnosprawnościami (np. przy ośrodkach leczniczych).

W drugiej części, dotyczącej projektowania dróg dla pieszych, zawarte są konkretne wytyczne dotyczące m.in. projektowania chodnika, ścieżek dla pieszych, kształtowania ramp, schodów, przystosowania dźwigów, ramp. Pan Grzegorz Kuczaj zwrócił uwagę na przewagę stosowania pochylni nad innymi dostępnymi rozwiązaniami (dźwigami) w aspekcie zapewnienia funkcjonalności pochylni w każdym miejscu i w każdym czasie. Ponadto, mówiąc o systemach prowadzenia pieszych ze szczególnymi potrzebami, np. z dysfunkcjami wzroku, będą szczegółowo wskazane wymagania jak ten system projektować.

Jedną z propozycji zespołu pod kierownictwem prof. Jamroza jest zmiana w podejściu do minimalnej szerokości chodnika, polegająca m.in. na zwiększeniu minimalnej szerokości ze zwyczajowego 1,5 m do 1,8 m. Zaproponowano także systemy oznaczeń fakturowych schodów i pochylni.

Odnosząc się do trzeciej części, o projektowaniu przejść dla pieszych, Pan Grzegorz Kuczaj zwrócił uwagę na zróżnicowanie potrzeb osób, wynikających z różnego rodzaju niepełnosprawności.

W czwartej części został przywołany temat projektowania oświetlenia przejść dla pieszych. Oświetlenie to często nie spełnia swojej roli w zakresie bezpieczeństwa pieszych, dlatego Ministerstwo Infrastruktury wraz z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zebrało wskazówki odnoszące się do odpowiedniego oświetlenia przejść dla pieszych.

Na koniec Pan Grzegorz Kuczaj zachęcił do wzięcia udziału w konsultacjach publicznych  
w zakresie wytycznych i standardów związanych z warunkami technicznymi dróg publicznych. Więcej informacji w tym temacie można znaleźć na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-publiczne>.

Następnie rozpoczęła się dyskusja.

Pan Profesor Marek Wysocki mówił m.in. o wdrażaniu Standardów Dostępności[[26]](#footnote-26) przez Centrum Projektowania Uniwersalnego przy Politechnice Gdańskiej w wielu miastach w Polsce. Odnosząc się do tematu: schody czy pochylnia, wskazał że wynika to także z zaszłości dotyczących szerokości pasa drogowego - należałoby aby już na etapie projektowania przestrzennego uwzględniać elementy infrastruktury takie jak pochylnia. Zasugerował także Ministerstwu Infrastruktury oraz Radzie Dostępności możliwość włączenia opracowywanych wytycznych do standardów ogólnopolskich. Wskazał, że trafniejszym byłoby używanie określenia „trasa o podwyższonym ruchu pieszych z niepełnosprawnościami” zamiast „trasa dla osób niepełnosprawnych”. Następnie Pan Adam Pietrasiewicz podkreślił zróżnicowanie potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Wskazał, że w sytuacjach projektowania należy zacząć od ogólnie przyjętych zasad projektowania oraz opinii ekspertów, a na końcu do zdania osób niepełnosprawnych, które będą odnosiły sytuację do swojej własnej niepełnosprawności.

Głos zabrał Pan Minister Paweł Wdówik, poruszając kwestię rozdzielania ścieżek rowerowych od chodnika. W odpowiedzi Pan Grzegorz Kuczaj wskazał, że takie rozwiązania zostały przewidziane: po części w wytycznych projektowania skrajni dróg rowerowych oraz dróg dla pieszych, po części w wytycznych projektowania dróg rowerowych. Ponadto Pan Minister, odnosząc się do oznaczenia przejść, wskazał na dobre wzorce pochodzące z innych krajów, np. Wielkiej Brytanii.

Pan Minister podjął także temat hulajnóg wskazując na zagrożenia, które powodują w ruchu miejskim oraz potrzebę uregulowania kwestii dotyczących ich parkowania. Pan Marek Wysocki wskazał, że w przytoczonym wyżej opracowaniu zespołu pod kierownictwem prof. Jamroza został zaproponowany sposób podział na strefy oraz ich interpretacji (czyli co wchodzi w ich skład): strefę ruchu pieszych (strefa bezpieczna), strefę obsługi przy budynkach (wyróżnioną np. poprzez inną fakturę powierzchni, w jej skład wchodzą np. ogródki gastronomiczne, miejsca parkowania), strefę buforową/techniczną (ławki, stojaki na rowery, miejsce parkowania hulajnóg).

Pan Minister podjął także temat hulajnóg wskazując na zagrożenia, które powodują w ruchu miejskim oraz potrzebą uregulowania kwestii dotyczących ich parkowania. Pan Marek Wysocki wskazał, że w omawianym wyżej opracowaniu zespołu pod kierownictwem prof. Jamroza został zaproponowany sposób podział na strefy oraz ich interpretacji(czyli co wchodzi w ich skład): strefę ruchu pieszych (strefa bezpieczna), strefę obsługi przy budynkach (wyróżnioną np. poprzez inną fakturę powierzchni, w jej skład wchodzą np. ogródki gastronomiczne, miejsca parkowania), strefę buforową/techniczną (ławki, stojaki na rowery, miejsce parkowania hulajnóg).

Pani Małgorzata Radziszewska przedstawiła przeszkody napotykane przez osoby przemieszczające się na wózkach aktywnych (m.in. zbyt wysokie krawężniki, rów odwodnieniowy, fakturowanie powierzchni, kostka granitowa, pasy naprowadzające), co zmusza do korzystania z przejść dla rowerzystów i tym samym nie zapewnia bezpieczeństwa. Pan Marek Wysocki zwrócił uwagę, że można stosować zróżnicowaną wysokość krawężnika na całej szerokości przejścia dla pieszych, a także na odpowiednio dopasowany układ faktur. Pan Grzegorz Kuczaj zgodził się, że przejścia dla pieszych powinny być projektowane w sposób dostępny dla osób poruszających się na wózkach(np. zakaz używania kostki granitowej, zakaz projektowania ścieku przykrawężnikowego na szerokości przejścia dla pieszych/przejazdu dla pieszych).

Pan Grzegorz Kuczaj podniósł, że do ministerstwa trafiają prośby o zaopiniowanie dokumentacji pod kątem spełnienia potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Brakuje organu, który byłby zobligowany do opiniowania dokumentacji projektowej pod kątem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i tym samym byłby wsparciem dla projektantów w tym zakresie.

Pan Adam Pietrasiewicz poparł, że istnieje potrzeba powołania instytucji opiniującej wszelkiego rodzaju dostępności. Pan Marek Wysocki wskazał m.in. na rolę Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, centrów wiedzy o dostępności[[27]](#footnote-27) oraz koordynatorów ds. dostępności[[28]](#footnote-28). Pani Beata Stasiak-Cieślak doprecyzowała, że centra wiedzy o dostępności powstaną przy uczelniach ze środków unijnych.

Na koniec Pan Minister Paweł Wdówik podziękował za liczne uczestnictwo w posiedzeniu, wskazał na pozytywny kierunek odpowiadania przez ministerstwa na potrzeby osób z różnymi niepełnosprawnościami. Dodał, że w ramach restrukturyzacji Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych planowane jest utworzenie wydziału ds. dostępności.

*Paweł Wdówik*

Przewodniczący Zespołu

Sekretarz Stanu

Pełnomocnik Rządu do Spraw

Osób Niepełnosprawnych

Załączniki:

1) Dostępność autobusów przewoźników publicznych i prywatnych dla osób z niepełnosprawnościami – materiał uzupełniający do wypowiedzi Beaty Stasiak-Cieślak;

2) Dostępność pojazdów na dworcach/peronach kolejowych dla osób ze szczególnymi potrzebami - prezentacja Ministerstwa Infrastruktury;

3) Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych - prezentacja Ministerstwa Infrastruktury.

1. Instytut Transportu Samochodowego podlega bezpośrednio pod Ministerstwo Infrastruktury. [↑](#footnote-ref-1)
2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nt 2006/2004 https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:055:0001:0012:PL:PDF [↑](#footnote-ref-2)
3. Art. 3 pkt j) Rozporządzenia (…): „*osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiejkolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub motorycznej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej, upośledzenia lub jakiejkolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku i której sytuacja wymaga należytej uwagi i dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb”* [↑](#footnote-ref-3)
4. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [↑](#footnote-ref-4)
5. „Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej”. [↑](#footnote-ref-5)
6. NIK o funkcjonowaniu i rozwoju transportu publicznego dużych miast Dolnego Śląska (wpis z dnia 7 lipca 2020r.) : <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/dolny-slas-problemy-transportu-publicznego.html>; NIK  
   o funkcjonowaniu regionalnego publicznego transportu zbiorowego (wpis z dnia 25 maja 2016r. ): <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-funkcjonowaniu-regionalnego-publicznego-transportu-zbiorowego.html>; NIK o dostępności przestrzeni publicznej dla osób starszych i niepełnosprawnych (wpis z dnia 30 października 2018 r.): <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/miejsca-powszechnie-dostepne-wciaz-niedostepne.html> [↑](#footnote-ref-6)
7. Jako przykład można podać projekt pt. „Szkolenia dla pracowników sektora transportu zbiorowego w zakresie potrzeb osób o szczególnych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnościami” realizowany jest w ramach Osi priorytetowej II. Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji w ramach Działania 2.6 Wysoka jakość polityki na rzecz włączenia społecznego i zawodowego osób niepełnosprawnych Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój na lata 2014 – 2020 przy udziale Instytutu Transportu Samochodowego, Urzędu Transportu Kolejowego oraz PFRON-u w ramach którego w ciągu kolejnych 2 lat planowane jest przeszkolenie 5 tysięcy pracowników transportu zbiorowego. <https://www.pfron.org.pl/o-funduszu/projekty/projekty-ue/program-operacyjny-wiedza-edukacja-rozwoj/szkolenia-dla-pracownikow-sektora-transportu-zbiorowego-w-zakresie-potrzeb-osob-o-szczegolnych-potrzebach-w-tym-osob-z-niepelnosprawnosciami/raporty-opracowane-w-fazie-diagnostycznej-projektu/> (dostępne 4 raporty) [↑](#footnote-ref-7)
8. NIK o dostępności przestrzeni publicznej dla osób starszych i niepełnosprawnych (wpis z dnia 30 października 2018r.) : <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/miejsca-powszechnie-dostepne-wciaz-niedostepne.html>. [↑](#footnote-ref-8)
9. Ministerstwo Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/fundusz-rozwoju-przewozow-autobusowych>: ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. 2019 poz. 1123); w tym funduszu wśród kryteriów podziałów środków, którymi dysponuje wojewoda jest kryterium dostępności transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami (art. 25 ustawy); [↑](#footnote-ref-9)
10. Aktualnie w Biurze Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych MRiPS trwają intensywne prace nad przygotowaniem ostatecznej wersji projektu Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2020-2030 Na stronach Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynu Informacji Publicznej ministerstwa dostępne są zaktualizowane wersje dokumentów po uzgodnieniach międzyresortowych i konsultacjach publicznych: https://legislacja.gov.pl/projekt/12334055 [↑](#footnote-ref-10)
11. O programie: <https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-europejskie-bez-barier/dostepnosc-plus/>; Program Dostępność Plus: https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/media/62311/Program\_Dostepnosc\_Plus.pdf [↑](#footnote-ref-11)
12. https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/media/56905/prawnerekomedacje.pdf [↑](#footnote-ref-12)
13. Ustawa z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U.2001 Nr 125 poz. 1371 z późn.zm.); [↑](#footnote-ref-13)
14. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 Nr 98 poz.602) [↑](#footnote-ref-14)
15. W Gdyni realizowany jest pilotażowy projekt SMACKER, którego głównym celem jest zmniejszenie różnic między obszarami peryferyjnym a centrami miast: https://www.mobilnagdynia.pl/m-projekty/smacker [↑](#footnote-ref-15)
16. Idea „changing place” zakłada, że w takim miejscu jest leżanka dla osoby dorosłej oraz podnośnik. [↑](#footnote-ref-16)
17. https://www.pfron.org.pl/o-funduszu/projekty/projekty-ue/program-operacyjny-wiedza-edukacja-rozwoj/uslugi-indywidualnego-transportu-door-to-door-oraz-poprawa-dostepnosci-architektonicznej-wielorodzinnych-budynkow-mieszkalnych/ [↑](#footnote-ref-17)
18. Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzona w Nowym orku dnia 13 grudnia 2006r. (Dz.U. 2102 poz. 119) [↑](#footnote-ref-18)
19. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się [↑](#footnote-ref-19)
20. Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. 2019 poz. 1696) [↑](#footnote-ref-20)
21. https://www.cupt.gov.pl/ [↑](#footnote-ref-21)
22. Co wynika z obowiązków wynikających z ustawy o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, [↑](#footnote-ref-22)
23. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.); [↑](#footnote-ref-23)
24. Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062, z późn. zm.). [↑](#footnote-ref-24)
25. Z treścią tych zeszytów można zapoznać się za pośrednictwem strony internetowej: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-publiczne> - odnośniki znajdują się na dole strony:

    WR-D-41-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie tras dla pieszych

    WR-D-41-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 2: Projektowanie dróg dla pieszych

    WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych

    WR-D-41-4 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych [↑](#footnote-ref-25)
26. Dokument opracowany przez Pana Profesora Marka Wysockiego. Gdynia w 2013 roku jako pierwsze miasto wdrożyła Standardy Dostępności. Obecnie są one wprowadzane w innych polskich miastach. https://www.zdiz.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf [↑](#footnote-ref-26)
27. W ramach rządowego programu Dostępność Plus uczelnie wyższe będą mogły ubiegać się o wsparcie unijne na tworzenie i działanie centrów wiedzy o dostępności <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/uczelniane-centra-dostepnosci> [↑](#footnote-ref-27)
28. Art. 14 § 1 ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami: Każdy organ władzy publicznej, w tym organ administracji rządowej i samorządowej, organ kontroli państwowej i ochrony prawa oraz sądy i trybunały, wyznacza co najmniej jedną osobę pełniącą funkcję koordynatora do spraw dostępności [↑](#footnote-ref-28)